Deutscher Bundestag **Drucksache 18/808**

18. Wahlperiode 13.03.2014

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Nicole Maisch, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Erhalt des Schutzniveaus für Reisende bei Novellierung der Fluggastrechte-verordnung

Die EU-Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 gewährt Flugreisenden in der Europäischen Union (EU) im Fall von Verspätungen, Annullierungen, fehlender Informationen oder Betreuungsleistungen Entschädigungs- oder andere Ausgleichsansprüche (wie Hotelunterbringung, Verpflegung oder anderweitige Beförderung). Das Regelwerk besteht seit zehn Jahren und enthält als EU-Verordnung unmittelbar geltendes Recht. Seit Inkrafttreten der Fluggastrechteverordnung hat die Verordnung durch die Rechtsprechung der nationalen Gerichte sowie des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in vielen Einzelbereichen Präzisierungen erfahren und wird durch diese Urteile nunmehr flankiert.

Die Europäische Kommission hat im April 2013 – nach einem zweijährigen Konsultationsprozess – eine Novelle der Fluggastrechtverordnung vorgelegt (Bundesratsdrucksache 199/13). Die Novelle verfolgt das Ziel, eine Präzisierung unbestimmter Rechtsbegriffe herbeizuführen, die umfangreiche Kasuistik der nationalen Gerichte und des EuGH in den Verordnungstext einzuarbeiten und den Defiziten bei der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Bereich Luftverkehr zu begegnen.

Das Europäische Parlament sieht in dem Entwurf der Europäischen Kommission eine deutliche Verschlechterung der „Ist-Situation“, sowohl im Hinblick auf einzelne Regelungsvorschläge als auch unter Würdigung des Verordnungsentwurfs in Gänze.[1] Zentrale Kritikpunkte sind hierbei die Ausweitung der entschädigungslosen Wartezeit bei Verspätung, Annullierung oder Änderung von Abflugzeiten, die Verkürzung der Betreuungsleistungen und die Ausweitung der Liste der „außergewöhnlichen Umstände“ im Vergleich zur bestehenden Rechtslage. Gefordert wird darüber hinaus, eine Regelung zu Insolvenzabsicherungen in die Verordnung aufzunehmen.

Die Bundesregierung spricht sich in ihrem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für den Erhalt der „bestehenden Schutzniveaus“ aus.[2] Im März 2014 wird der Ministerrat einen gemeinsamen Standpunkt erarbeiten, welcher die Grundlage für den Trilog mit der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament darstellen wird.

[1] Vergleiche Presseberichte zur Abstimmung am 5. Februar 2014, u. a. unter: www.tagesschau.de/wirtschaft/eu-fluggastrechte102.html.

[2] Vergleiche Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“, S. 125.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Europäischen Parlaments[3] als auch einschlägiger Verbraucherschutzverbände, wie des vzbv[4] (Verbraucherzentrale Bundesverband e. V.), dass für den „Erhalt des bestehenden Schutzniveaus“ die Beibehaltung der Schwellenwerte für Verspätungsentschädigungen von drei Stunden (Artikel 6 der Fluggastrechteverordnung i. V. m. Sturgeon-Urteil) eine zentrale Norm im Regelungsgefüge darstellt?

2. Nachdem sich die Bundesregierung nach ihrem Koalitionsvertrag für die „Beibehaltung des bestehenden Schutzniveaus“ einsetzen will, welche Position vertritt die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Aussage mit Blick auf die Schwellenwerte für die Verspätungsentschädigungen in den laufenden Verhandlungen in der Ratsarbeitsgruppe „Aviation“?

3. Welche Position vertritt die Bundesregierung mit Blick auf die zeitlichen Schwellenwerte für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen im Falle von Flugannullierungen?

4. Stimmt die Bundesregierung der vom vzbv aufgrund einer Studie der Europäischen Kommission[5] getroffenen Einschätzung zu, dass etwas weniger als 0,5 Prozent aller Flüge mehr als drei Stunden Verspätung haben und etwa 0,1 Prozent aller Flüge so große Verspätungen aufweisen, dass sie oberhalb der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Schwellenwerte von fünf, neun und zwölf Stunden je nach Flugdistanz liegen?

5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass durch die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen neuen Entschädigungsregeln rund 70 Prozent der heute Anspruchsberechtigten diesen Anspruch verlieren würden[6]?

6. Falls ja, hält die Bundesregierung diese Folge für eine sinnvolle und angemessene Neuregelung?

   Falls nein, wie schätzt die Bundesregierung die Entwicklung der Anspruchsberechtigten auf eine Entschädigung ein, wenn die Schwellenwerte nach dem Vorschlag der Europäischen Kommission deutlich angehoben werden?

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass das bisherige Entschädigungssystem auch dem Zweck der Sanktionierung von missbräuchlichem Handeln einzelner Airlines dient, und sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass durch die Ausweitung von entschädigungslos hinzunehmenden Wartezeiten diese Sanktionswirkung verloren geht und Flugzeiten künftig zu unverbindlichen Absichtserklärungen erklärt werden?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die wirtschaftliche Belastung der Verbraucher und der Unternehmen angesichts der Tatsache, dass durch eine Ausweitung von Verspätungsgrenzwerten die wirtschaftliche Risikoverteilung von den Airlines auf die Verbraucher abgeschoben wird (verlorene Arbeits- und Freizeit, verpasste Termine), und wodurch sieht die Bundesregierung diese Verschiebung als gerechtfertigt an?

9. Sieht die Bundesregierung einen eigenen Regelungsbedarf für den Fall der Verschiebung der Abflugzeiten nach hinten, und wenn ja, welche Position vertritt sie mit Blick auf eine solche Regelung?

[3] Vergleiche Abstimmung am 5. Februar 2014.
[4] PM: EU-Parlament muss Fluggastrechte schützen, vgl. www.vzbv.de/12806.htm.
[5] Commission Staff Working Paper SEC(2011) 428 final.
[6] Prof. Ronald Schmidt, Luftverkehrsrecht UNI Dresden unter www.sueddeutsche.de/reise/eu-zu-flugverspaetungen-rechtlos-reisen-1.1758047.

10. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Entschädigung im Fall von Annullierungen?
11. Welche Position vertritt die Bundesregierung zu der Frage, wie viele Übernachtungen und welche Kosten pro Übernachtung die Fluggesellschaft tragen sollte, wenn ein Fluggast im Falle außergewöhnlicher Umstände nicht weiterbefördert werden kann?
12. Sieht die Bundesregierung eine Benachteiligung der Verbraucher durch Regelungen, die vom Fluggast verlangen, Zubringer- und Anschlussflüge sowie Hin- und Rückflüge in der vorgegebenen Reihenfolge zu absolvieren, und welche Position vertritt die Bundesregierung mit Blick auf Forderungen, die sogenannte No Show Policy der Fluggesellschaften für unzulässig zu erklären?
13. Wie ist die Position der Bundesregierung hinsichtlich des Vorschlags der Europäischen Kommission, Rückflüge und Anschlussflüge unterschiedlich zu behandeln?

    Welche Position vertritt die Bundesregierung bei den laufenden Verhandlungen in Brüssel bezüglich der Erfassung von Ausgleichsansprüchen bei der Nutzung intermodaler Verkehrsformen, wie Rail&Fly, durch die novellierte Verordnung?
14. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Thema Intermodalität bei, und wie will die Bundesregierung dazu beitragen, dass auch der Luftverkehr an vernetzter Mobilität beiträgt und hierzu auch Kundenverantwortung übernimmt?
15. Wie will die Bundesregierung ausschließen, dass Airlines künftig gewöhnliche technische Defekte als „außergewöhnliche Umstände“ heranziehen können, um sich Entschädigungszahlungen zu entziehen?
16. Wäre es nach Einschätzung der Bundesregierung als „außergewöhnlicher Umstand“ zu werten, wenn eine Fluggesellschaft einen bei der Wartung festgestellten technischen Defekt in rechtlich einwandfreier Weise als nicht sicherheitsrelevant einstuft, wenn dann aber während des Fluges ein weiterer Defekt entdeckt wird, der in Kumulation mit dem ersten Defekt den Weiterflug unmöglich macht?

    Würde nach Einschätzung der Bundesregierung in diesem Fall diejenige Fluggesellschaft, die ihren rechtlichen Spielraum bei der Sicherheitsmarge ausnutzt, durch die weite Definition des Begriffs der „außergewöhnlichen Umstände“ einen ungerechtfertigten Vorteil erhalten?
17. Sieht die Bundesregierung ein Sicherheitsrisiko dadurch gegeben, dass die jetztige Formulierung darauf abstellt, wann der Fehler gefunden wurde, und es für die Airlines hierdurch vorteilhaft ist, den Fehler erst während des Fluges zu entdecken, statt bei vorheriger Wartung?
18. Wie versteht die Bundesregierung Sinn und Zweck der Ausschlussfrist nach Artikel 16a des Verordnungsentwurfs, und welche Rechtsfolge hätte es für den Fluggast aus Sicht der Bundesregierung, wenn der Fluggast nach Ablauf der Frist einen Anspruch geltend macht?
19. Wird sich die Bundesregierung im Zuge der Novellierung dafür einsetzen, dass es im Zuge der Novellierung der Fluggastrechteverordnung auch zu einer verbindlichen Regelung zur Frage der Insolvenzabsicherung von Fluggesellschaften kommen wird?

Berlin, den 13. März 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333